



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 19 marca 2021 r.

Poz. 503

### OBWIESZCZENIE

MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 23 lutego 2021 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych,  
Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym**

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 23 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 284) oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 18 lutego 2021 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje:

- 1) art. 53–55 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. poz. 1901), które stanowią:

„Art. 53. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1438, z późn. zm.<sup>a)</sup>) w art. 2 w § 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) należności pieniężne z tytułu składek specjalnych do Funduszu Rezerwowego;”

Art. 54. W ustawie z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1519) w art. 9 uchyla się pkt 9b.

Art. 55. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 9:

a) w ust. 2:

- uchyla się pkt 10,
- po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) kontrola posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;”

- b) w ust. 2h wyrazy „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a”,
- c) w ust. 2i wyrazy „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a”;

---

<sup>a)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1495, 1501, 1553, 1579, 1655 i 1798.

- 2) w art. 10:
    - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, 3–8, 10a i 11, wykonują uprawnieni do przeprowadzenia inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej „inspektorami”.”;
    - b) w ust. 5 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) kontroli posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – w przypadku udzielenia armatorowi refinansowania.”;
  - 3) w art. 21 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kierownik statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty wynikające z przepisów ustawy oraz wymagane umowami międzynarodowymi.”;
  - 4) w art. 58:
    - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonuje przewóz ładunków niezgodnie z dokumentami przewozowymi.”;
    - b) w pkt 7 wyrazy „w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4–8 i 10” zastępuje się wyrazami „w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4–8 i 10a”.”;
- 2) art. 103 ust. 1, art. 104 ust. 1 i art. 114 ustawy z dnia 23 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 284), które stanowią:

Art. 103. „1. W terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy skład:

- 1) Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, o której mowa w art. 140b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 15,
- 2) Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 28,
- 3) Rady do Spraw Monitoringu Żywności i Żywienia, o której mowa w art. 87 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 47,
- 4) Rady Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, o której mowa w art. 3 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 68,
- 5) Rady Programowej Współpracy Rozwojowej, o której mowa w art. 15 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 74,
- 6) Komisji do spraw Środków Ochrony Roślin, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 76,
- 7) Rady Polskiej Agencji Kosmicznej, o której mowa w art. 5 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 78,
- 8) Komitetu Konsultacyjnego, o którym mowa w art. 13 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 83,
- 9) Rady Centrum Łukasiewicz, o której mowa w art. 10 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 92,
- 10) Rady Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 44 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 96

– uzupełnia się o przedstawiciela ministra właściwego do spraw klimatu, przy czym w przypadku organów kadencyjnych uzupełnienie ich składu następuje do końca kadencji.”

Art. 104. „1. Członkowie rad nadzorczych i zarządów oraz członkowie rad, komisji, komitetów i zespołów powołani przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie przepisów ustaw zmienianych niniejszą ustawą pełnią swoje funkcje.”

„Art. 114. Ustawa wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 106 ust. 4, art. 107 ust. 2 i art. 108 ust. 2, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.”

Marszałek Sejmu: *E. Witek*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej  
Polskiej z dnia 23 lutego 2021 r. (poz. 503)

## USTAWA

z dnia 31 lipca 2019 r.

### **o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym<sup>1)</sup>**

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa reguluje:

- 1) zasady udzielania wsparcia finansowego armatorom śródlądowym;
- 2) funkcjonowanie Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) funkcjonowanie Funduszu Rezerwowego.

**Art. 2.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator – właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu;
- 2) efekt ekologiczny – efekt uzyskany przez armatora w wyniku:
  - a) zakupu statku jako ekologicznej formy transportu w celu wspomagania ekologicznych form transportu,
  - b) modernizacji lub remontu statku w celu ochrony środowiska w żegludze śródlądowej, polegający na ograniczeniu negatywnego lub potencjalnie negatywnego oddziaływania statku na środowisko, osiągnięty co najmniej przez:
    - zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powstających w wyniku użytkowania statku lub
    - zmniejszenie ryzyka powstania awarii lub poważnej awarii w wyniku użytkowania statku, lub
    - zwiększenie udziału energii wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii wykorzystywanej na statku, lub
    - zwiększenie udziału wykorzystania paliw alternatywnych do napędu statku;
- 3) pozytywny efekt ekonomiczny – efekt uzyskany przez armatora w wyniku zakupu, modernizacji lub remontu statku, polegający na:
  - a) wzroście ilości ładunków lub liczby pasażerów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi przez statek lub
  - b) zmniejszeniu średniego zużycia paliwa przez statek, lub
  - c) wzroście dopuszczalnej liczby pasażerów statku, lub
  - d) zwiększeniu nośności statku, lub
  - e) zwiększeniu wydajności statku w zakresie prowadzonych prac utrzymaniowych lub modernizacyjnych śródlądowych dróg wodnych;
- 4) statek – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz f ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863).

#### Rozdział 2

#### **Wsparcie finansowe armatorów śródlądowych**

**Art. 3.** 1. Na wniosek armatora udziela się kredytu preferencyjnego na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku.

2. Wysokość oprocentowania kredytu preferencyjnego wynosi 0,4 stopy redyskonta weksli określonej przez Narodowy Bank Polski.

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271 oraz Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15).

**Art. 4. 1.** O udzieleniu kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator:

- 1) wykonujący działalność gospodarczą zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej, polegającą na:
  - a) przewozie ładunków,
  - b) wykonywaniu prac utrzymaniowo-modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych,
  - c) przewozie pasażerów na statkach przeznaczonych lub używanych do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 2) nieposiadający zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 3) posiadający zdolność kredytową w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1896, 2320 i 2419);
- 4) który przeznaczy kredyt preferencyjny na współfinansowanie zakupu, modernizacji lub remontu statku, innego niż mały statek;
- 5) który wykaże planowany efekt ekologiczny lub planowany pozytywny efekt ekonomiczny;
- 6) który nie naruszył obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1 – w przypadku wnioskowania o kolejny kredyt preferencyjny.

2. Mały statek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, jest to statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m. Do małych statków nie zalicza się, niezależnie od ich wymiarów, statków dopuszczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów, promów oraz statków przystosowanych do prowadzenia zestawów holowanych, pchanych lub sprzężonych, o ile takie zestawy nie składają się z małych statków.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, udziela kredytu preferencyjnego w sposób i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe.

4. BGK udziela kredytu preferencyjnego w przypadku spełnienia warunków przewidzianych w ustawie oraz otrzymania pozytywnej opinii do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego.

**Art. 5.** W przypadku armatorów, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. c, ogólna kwota kredytów preferencyjnych, które mogą zostać im udzielone w danym roku, nie może przekroczyć 30% kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 6. 1.** Opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- 1) rodzaju działalności gospodarczej wykonywanej przez armatora, mając na względzie potrzebę zapewnienia wsparcia dla przewozu ładunków;
- 2) efektów ekologicznych lub pozytywnych efektów ekonomicznych planowanych do osiągnięcia przez armatora, mając na względzie przewidywaną możliwość ich osiągnięcia oraz ich wielkość.

2. Ocena kryteriów, o których mowa w ust. 1, jest dokonywana na podstawie analizy porównawczej wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego.

3. W przypadku braku wniosków, o których mowa w ust. 2, wydając opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, ocenia się przewidywaną możliwość osiągnięcia planowanego efektu ekologicznego lub planowanego pozytywnego efektu ekonomicznego.

4. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się, w przypadku gdy na podstawie analizy przesłanek, o których mowa w ust. 1 albo 3, nie jest zasadne przyznanie armatorowi kredytu preferencyjnego.

5. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się również w przypadku, gdy armator nie spełnia któregokolwiek z warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 i 4–6.

**Art. 7. 1.** Wniosek o udzielenie kredytu preferencyjnego zawiera:

- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) wnioskowaną wysokość kredytu preferencyjnego;
- 3) proponowany sposób i terminy wypłaty kredytu preferencyjnego;
- 4) opis przeznaczenia kredytu preferencyjnego oraz planowanego efektu ekologicznego lub planowanego pozytywnego efektu ekonomicznego;
- 5) łączne koszty i strukturę kosztów przedsięwzięcia;
- 6) strukturę finansowania z podziałem na źródła;
- 7) termin oraz harmonogram realizacji przedsięwzięcia;
- 8) źródła spłaty kredytu preferencyjnego;
- 9) proponowany sposób spłaty kredytu preferencyjnego, w tym proponowany okres karencji;
- 10) proponowane formy zabezpieczenia spłaty kredytu preferencyjnego.

2. Armator załącza do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–5.

**Art. 8. 1.** Kredyt preferencyjny udzielony armatorowi, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a:

- 1) na zakup lub remont statku może być częściowo umorzony do wysokości:
  - a) 10% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego – w przypadku kredytu udzielonego na zakup lub remont statku młodszego niż 5 lat,
  - b) 5% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego – w przypadku kredytu udzielonego na zakup lub remont statku w wieku od 5 do 15 lat,
- 2) na modernizację statku może być częściowo umorzony do wysokości 25% wykorzystanej kwoty kredytu preferencyjnego

– jednak do wysokości nie większej niż część kredytu pozostająca do spłaty.

2. Wiek statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się na dzień wystąpienia armatora z wnioskiem o umorzenie części kredytu preferencyjnego, a liczy od daty jego budowy.

**Art. 9. 1.** O umorzenie części kredytu preferencyjnego może ubiegać się armator, który:

- 1) na dzień złożenia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego prowadzi działalność, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a;
- 2) złoży wniosek o umorzenie części kredytu preferencyjnego w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) terminowo wykonuje obowiązki wynikające z umowy kredytu preferencyjnego;
- 4) wykorzystał kredyt preferencyjny zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego;
- 5) nie posiada zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. BGK umarza część kredytu preferencyjnego w przypadku spełnienia warunków przewidzianych w ustawie oraz otrzymania pozytywnej opinii do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

**Art. 10. 1.** Opinię do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego wydaje się z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- 1) okresu wykonywanej działalności, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a, mając na względzie wspieranie armatorów prowadzących taką działalność stale lub przez dłuższy okres;
- 2) minimalnej liczby członków załogi statku, którego dotyczy kredyt preferencyjny, mając na względzie potrzebę utrzymania lub zwiększenia poziomu zatrudnienia w żegludze śródlądowej.

2. Ocena kryteriów, o których mowa w ust. 1, jest dokonywana na podstawie analizy porównawczej wniosków o umorzenie części kredytu preferencyjnego, które wpłynęły w okresie 12 miesięcy przed dniem złożenia wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego.

3. W przypadku braku wniosków, o których mowa w ust. 2, wydając opinię do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego, ocenia się tylko spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4.

4. Negatywną opinię do wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego wydaje się, w przypadku gdy na podstawie analizy przesłanek, o których mowa w ust. 1, nie jest zasadne przyznanie armatorowi umorzenia części kredytu preferencyjnego.

5. Negatywną opinię do wniosku o umorzenie kredytu preferencyjnego wydaje się również w przypadku, gdy armator nie spełnia któregokolwiek z warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4.

**Art. 11.** 1. Wniosek o umorzenie części kredytu preferencyjnego zawiera:

- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) numer i datę zawartej umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) zakres oraz proponowaną wysokość umorzenia kredytu preferencyjnego;
- 4) okres wykonywanej działalności, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a;
- 5) opis wykorzystania kredytu preferencyjnego.

2. Armator załącza do wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego dokumenty potwierdzające wiek statku oraz spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1, 4 i 5.

**Art. 12.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz wymaganych dokumentów, które załącza się do:

- 1) wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego,
- 2) wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego

– mając na uwadze potrzebę uzyskania niezbędnych informacji do rozpatrzenia tych wniosków.

**Art. 13.** 1. W okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego armator nie może zbyć statku, na którego zakup, modernizację lub remont uzyskał kredyt preferencyjny, z wyjątkiem przypadku gdy:

- 1) dokonał spłaty zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego albo
- 2) uzyskał zgodę BGK na przeniesienie zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego na nabywcę statku, który spełnia warunki do udzielenia kredytu preferencyjnego, oraz pozytywną opinię do wniosku o zgodę na zbycie statku.

2. Armator we wniosku o zgodę na zbycie statku przedstawia opis wykorzystania kredytu preferencyjnego oraz załącza do tego wniosku dokumenty potwierdzające wykorzystanie kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego.

3. BGK po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie przekazuje go wraz z załączonymi dokumentami do organu wydającego opinię.

4. Pozytywną opinię do wniosku o zgodę na zbycie statku wydają się w przypadku wykorzystania kredytu preferencyjnego zgodnie z przeznaczeniem określonym w umowie kredytu preferencyjnego.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, do nabywcy statku stosuje się odpowiednio art. 4, art. 6 i art. 7.

**Art. 14.** W przypadku zbycia statku w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2, armator jest obowiązany do:

- 1) spłaty zobowiązań wynikających z umowy kredytu preferencyjnego;
- 2) zwrotu pomocy *de minimis* otrzymanej ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wyniku uzyskania kredytu preferencyjnego i umorzenia części kredytu preferencyjnego.

**Art. 15.** 1. Armatorom refinansuje się zakup następujących kategorii składników wyposażenia statku:

- 1) środków ratunkowych,
- 2) oznakowania nawigacyjnego,
- 3) środków sygnałowych,

- 4) środków łączności radiotelefonicznej,
- 5) urzędów nawigacyjnych,
- 6) urzędów wykorzystujących nowe technologie na statkach

– jeżeli w danym roku kalendarzowym przewidziano środki przeznaczone na ten cel w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu go obsługującego informacje o wysokości środków przeznaczonych w danym roku kalendarzowym w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej na refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku oraz o ich wyczerpaniu.

3. Maksymalna liczba refinansowanych w okresie 3 kolejnych lat kalendarzowych składników wyposażenia statku przypadających na jeden statek nie może przekroczyć:

- 1) 10 – w przypadku składników wchodzących w skład kategorii środków ratunkowych, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) 3 – w przypadku składników wchodzących w skład każdej z kategorii, o których mowa w ust. 1 pkt 2–6.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, po zasięgnięciu opinii Rady Żeglugi Śródlądowej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy wykaz składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczbę przypadającą na jeden statek dla poszczególnych składników, spośród kategorii składników wyposażenia statku, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze potrzebę dostosowania statków do obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.

**Art. 16.** 1. BGK refinansuje zakup składnika wyposażenia statku w wysokości 50% jego ceny zapłaconej przez armatora.

2. O refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku może się ubiegać armator, który:

- 1) złoży wniosek o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku w roku, w którym zakupił ten składnik;
- 2) nie posiada zaległości z tytułu:
  - a) podatków stanowiących dochód budżetu państwa,
  - b) składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,
  - c) opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Art. 17.** 1. Wniosek o refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku zawiera:

- 1) dane identyfikujące armatora;
- 2) określenie składnika wyposażenia statku, którego zakup będzie refinansowany, i dane go identyfikujące;
- 3) nazwę i numer rejestracyjny statku, na którym znajduje się zakupiony składnik wyposażenia statku;
- 4) numer rachunku bankowego wnioskodawcy albo rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której członkiem jest armator, na które mają zostać przekazane środki z tytułu refinansowania.

2. Do wniosku o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku załącza się:

- 1) dokumenty potwierdzające jego zakup i cenę;
- 2) zaświadczenie wydane przez naczelnika właściwego urzędu skarbowego o niezaleganiu w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 3) zaświadczenie wydane przez właściwy oddział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, że armator nie zalega z zapłatą składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, sporządzone nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku;
- 4) oświadczenie armatora, że nie posiada zaległości z tytułu opłat i kar pieniężnych stanowiących przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 5) kopię dokumentu bezpieczeństwa statku, na którym znajduje się składnik wyposażenia statku objęty wnioskiem o refinansowanie.

**Art. 18.** 1. Armator, któremu refinansowano zakup składnika wyposażenia statku, jest obowiązany do posiadania tego składnika na statku wskazanym we wniosku, o którym mowa w art. 17 ust. 1, przez okres 3 lat od dnia refinansowania, z wyjątkiem przypadku:

- 1) przekazania tego składnika do naprawy – przez okres niezbędny do jego naprawy i ponownego umieszczenia na statku;
- 2) trwałego uszkodzenia tego składnika uniemożliwiającego jego dalszą eksploatację;
- 3) utraty tego składnika wskutek okoliczności, za które armator nie ponosi odpowiedzialności;
- 4) zbycia statku, na którym zgodnie z wnioskiem, o którym mowa w art. 17 ust. 1, znajduje się ten składnik;
- 5) zwrotu refinansowania.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, armator jest obowiązany w terminie 7 dni od dnia usunięcia ze statku składnika wyposażenia statku przedstawić dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej oświadczenie o usunięciu ze statku tego składnika, w którym wskazuje przyczynę usunięcia, a także dokument potwierdzający zdarzenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1–3.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, po zakończeniu naprawy składnika wyposażenia statku, armator jest obowiązany w terminie 7 dni od dnia zakończenia naprawy powiadomić o tym dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

4. Jeżeli w terminie 3 lat od dnia refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku nastąpi zbycie statku, na którym znajduje się ten składnik, armator jest obowiązany do:

- 1) poinformowania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o zbyciu oraz o składniku wyposażenia statku, którego zakup refinansowano i który znajdował się na tym statku, oraz
- 2) zwrotu otrzymanego refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku

– w terminie 14 dni od dnia zbycia statku.

**Art. 19.** 1. BGK rozpatruje:

- 1) wnioski o udzielenie kredytu preferencyjnego i umorzenie części kredytu preferencyjnego w terminie 30 dni od dnia ich otrzymania,
- 2) wnioski o refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania

– według kolejności ich wpływu.

2. W przypadku gdy wniosek o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego lub refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku nie spełnia wymagań określonych w ustawie, BGK wzywa armatora do usunięcia braków tego wniosku w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie tego wniosku bez rozpatrzenia.

3. Jeżeli armator:

- 1) nie usunie w wyznaczonym terminie braków wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego albo refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku, BGK pozostawia wniosek bez rozpatrzenia;
- 2) usunie w wyznaczonym terminie braki wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego, umorzenie części kredytu preferencyjnego albo refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku, termin na rozpatrzenie wniosku rozpoczyna bieg od dnia złożenia w BGK poprawionego wniosku lub kompletu wymaganych dokumentów.

4. BGK po otrzymaniu:

- 1) wniosku o udzielenie kredytu preferencyjnego niezwłocznie przekazuje go wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnienie warunków, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1, 4 i 5,
- 2) wniosku o umorzenie części kredytu preferencyjnego niezwłocznie przekazuje go wraz z dokumentem potwierdzającym wiek statku oraz dokumentami potwierdzającymi spełnienie warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 4

– do organu wydającego odpowiednio opinię, o której mowa w art. 6 ust. 1 oraz art. 10 ust. 1.



**Art. 20.** 1. BGK przekazuje ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej, w terminie 14 dni od dnia:

- 1) zawarcia umowy kredytu preferencyjnego, informację o udzielonym kredycie preferencyjnym zawierającą:
  - a) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub nazwę i adres siedziby armatora, któremu udzielono kredytu preferencyjnego,
  - b) nazwę, rodzaj statku lub numer rejestracyjny statku, którego dotyczy kredyt preferencyjny,
  - c) okres obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 2) wcześniejszej spłaty kredytu preferencyjnego lub umorzenia części kredytu preferencyjnego, informację dotyczącą zakończenia okresu obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego zawierającą dane, o których mowa w pkt 1 lit. a i b, oraz datę zakończenia okresu obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego;
- 3) refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku, informację o refinansowaniu zawierającą:
  - a) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub nazwę i adres siedziby armatora, któremu refinansowano zakup składnika wyposażenia statku,
  - b) wskazanie składnika wyposażenia statku, którego zakup refinansowano, i dane go identyfikujące,
  - c) nazwę i numer rejestracyjny statku, na którym znajduje się zakupiony składnik wyposażenia statku,
  - d) datę refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej informacje, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania.

3. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje BGK oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej:

- 1) o zmianie armatora statku, którego dotyczy umowa kredytu preferencyjnego, dokonanej w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej,
  - 2) o wykreśleniu z rejestru, o którym mowa w pkt 1, statku, którego dotyczy umowa kredytu preferencyjnego
- jeżeli zmiana lub wykreślenie nastąpiło w okresie obowiązywania umowy kredytu preferencyjnego dotyczącej tego statku.

4. Dyrektor właściwego urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje BGK oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o zbyciu statku, na którym znajdował się składnik wyposażenia, na którego zakup udzielono refinansowania, jeżeli zbycie nastąpiło przed upływem okresu 3 lat od dnia udzielenia refinansowania.

**Art. 21.** Udzielanie kredytów preferencyjnych, dokonywanie ich umorzeń, a także refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków stanowi pomoc *de minimis* udzielaną w zakresie i na zasadach określonych w przepisach Unii Europejskiej dotyczących pomocy udzielanej w ramach zasady *de minimis*.

### Rozdział 3

#### Fundusz Żeglugi Śródlądowej

**Art. 22.** W BGK jest prowadzony Fundusz Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 23.** 1. Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej pochodzą z:

- 1) dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz odsetek od lokat bankowych okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) przychodów z inwestycji okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- 4) odsetek od kredytów preferencyjnych udzielanych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 5) darowizn i zapisów;
- 6) wpływów z innych tytułów.

2. Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą pochodzić także z dotacji celowej z budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej, przekazywanej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

**Art. 24.** 1. Do dnia 10 stycznia każdego roku minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z wnioskiem o ustalenie wysokości dotacji przeznaczonej wyłącznie na wspomaganie ekologicznych form transportu oraz ochronę środowiska w żegludze śródlądowej, udzielanej na rok następny.

2. Do dnia 20 lutego każdego roku minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uzgadniają wysokość dotacji.

3. Na podstawie umowy zawartej z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje corocznie, w terminie 45 dni od dnia ogłoszenia ustawy budżetowej, dotację w uzgodnionej wysokości na rachunek Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

4. Umowa określa także rodzaje zadań realizowanych ze środków dotacji i jest zawierana po ogłoszeniu ustawy budżetowej.

5. Wysokość uzgodnionej dotacji nie może przekroczyć 1% przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o których mowa w art. 401 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, 1378, 1565, 2127 i 2338), osiągniętych w roku poprzedzającym rok uzgodnienia wysokości tej dotacji.

6. Środki dotacji niewykorzystane w danym roku BGK zwraca na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dnia 31 stycznia roku następnego.

**Art. 25.** 1. Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej przeznacza się na:

- 1) kredyty preferencyjne;
- 2) refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku;
- 3) wynagrodzenie prowizyjne przysługujące BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 4) inne wydatki określone w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej związane z:
  - a) funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej,
  - b) realizacją działań wskazanych w planie promocji żeglugi śródlądowej;
- 5) wpłaty na Fundusz Rezerwowy.

2. Umorzenia części kredytów preferencyjnych następują w ciężar środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Okresowo wolne środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą być:

- 1) lokowane w innych bankach;
- 2) inwestowane w papiery wartościowe, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 3.

4. Suma okresowo wolnych środków lokowanych w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 25% wszystkich wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 26.** Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej sprawuje Rada Nadzorcza BGK.

**Art. 27.** 1. BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

2. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej określa w szczególności:

- 1) przewidywane źródła, terminy i wielkości zasilenia Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) przewidywane wydatki wynikające z planu promocji żeglugi śródlądowej;
- 3) przewidywane kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne;
- 4) przewidywaną kwotę umorzeń kredytów preferencyjnych;
- 5) maksymalną wysokość wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej może określać kwotę środków przeznaczoną na refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku.

4. Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

**Art. 28.** 1. BGK, nie później niż do dnia 15 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej ma obowiązywać.

**Art. 29.** BGK:

- 1) sporządza dla Funduszu Żeglugi Śródlądowej odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załączniki do sprawozdania finansowego banku;
- 2) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do dnia 30 kwietnia sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej za poprzedni rok.

**Art. 30.** 1. BGK przysługuje:

- 1) wynagrodzenie prowizyjne z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) prowizja w maksymalnej wysokości do 1% kwoty udzielonego kredytu preferencyjnego pobierana od kredytobiorcy.

2. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje w wysokości iloczynu współczynnika prowizji w maksymalnej wysokości do 1,06 oraz kosztów faktycznie poniesionych przez BGK w wyniku podjętych koniecznych czynności do obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

3. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje do wysokości maksymalnego wynagrodzenia prowizyjnego określonego w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

4. BGK ustala wysokość miesięcznego wynagrodzenia prowizyjnego i pobiera je ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w ust. 2, oraz sposób i terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej – mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu;
- 2) wysokość prowizji, o której mowa w ust. 1 pkt 2 – mając na względzie potrzebę zapewnienia zwrotu kosztów związanych z procesem udzielania kredytów preferencyjnych.

**Art. 31.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zawiera z BGK umowę w sprawie obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej określającą w szczególności:

- 1) szczegółowe zasady dokonywania wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 2) zakres danych wymaganych do przygotowania planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz tryb ich przekazywania do BGK.

## Rozdział 4

### Fundusz Rezerwowy

**Art. 32.** 1. W BGK jest prowadzony Fundusz Rezerwowy.

2. Mechanizm Funduszu Rezerwowego jest uruchamiany w przypadkach przewidzianych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 90 z 02.04.1999, str. 1, z późn. zm.<sup>2)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 4, str. 271), zwanym dalej „rozporządzeniem 718/1999”.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 163 z 29.05.2014, str. 15.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” informację o uruchomieniu mechanizmu Funduszu Rezerwowego wraz z datą jego uruchomienia.

**Art. 33.** Fundusz Rezerwowy składa się z trzech odrębnych rachunków dla:

- 1) statków do przewozów ładunków suchych;
- 2) zbiornikowców;
- 3) pchaczy.

**Art. 34.** 1. Środki Funduszu Rezerwowego pochodzą:

- 1) ze składek specjalnych, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, zwanych dalej „składkami specjalnymi”;
- 2) z wpłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- 3) z innych źródeł.

2. W przypadku braku środków finansowych wystarczających do realizacji zadań wynikających z planu finansowego Funduszu Rezerwowego BGK dokonuje wypłaty środków finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej w wysokościach i terminach określonych w jego planie finansowym na Fundusz Rezerwowy.

**Art. 35.** 1. Obowiązek uiszczenia składek specjalnych powstaje z dniem uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego.

2. Wpłaty do Funduszu Rezerwowego z tytułu składek specjalnych dokonuje się przed zarejestrowaniem statku nowo wybudowanego lub sprowadzonego spoza państw członkowskich Unii Europejskiej.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w uzgodnieniu z BGK, informuje armatorów o sposobie dokonywania wpłat do Funduszu Rezerwowego.

4. Składki specjalne określone w euro podlegają przeliczeniu na złote według średniego kursu Narodowego Banku Polskiego obowiązującego w dniu poprzedzającym dzień wpłaty składki specjalnej.

5. Maksymalne stawki jednostkowe w zależności od rodzaju statku określa rozporządzenie Komisji (WE) nr 181/2008 z dnia 28 lutego 2008 r. ustanawiające pewne środki w celu wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej, w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 56 z 29.02.2008, str. 8).

**Art. 36.** Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu 718/1999. O możliwości uruchomienia wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje BGK.

**Art. 37.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokości stawek jednostkowych do obliczania składki specjalnej do Funduszu Rezerwowego, w zależności od rodzaju statku, jego nośności lub mocy napędowej, mając na względzie potrzebę utrzymania zdolności przewozowej floty statków;
- 2) szczegółowy tryb postępowania przy dokonywaniu wypłat z Funduszu Rezerwowego na ulepszenia strukturalne, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999, mając na względzie zapewnienie sprawnej i terminowej obsługi wypłat na ulepszenia strukturalne.

**Art. 38.** Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu Rezerwowego sprawuje Rada Nadzorcza BGK.

**Art. 39.** 1. W przypadku uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego, BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy tego Funduszu.

2. Plan finansowy Funduszu Rezerwowego określa w szczególności:

- 1) przewidywane źródła i wysokość zasilenia Funduszu Rezerwowego;
- 2) przeznaczenie środków Funduszu Rezerwowego, w tym maksymalną wysokość wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi Funduszu rezerwowego.

3. Plan finansowy Funduszu Rezerwowego stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego.

**Art. 40.** 1. W przypadku uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego BGK przedstawia niezwłocznie projekt planu finansowego Funduszu Rezerwowego do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, jest dokonywane bez zbędnej zwłoki.

3. Do przygotowania i uzgodnienia planu finansowego Funduszu Rezerwowego w kolejnych latach po uruchomieniu jego mechanizmu stosuje się odpowiednio art. 28.

**Art. 41.** BGK:

- 1) sporządza dla Funduszu Rezerwowego odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, stanowiące załącznik do sprawozdania finansowego banku,
- 2) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego,
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, do dnia 30 kwietnia, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu Rezerwowego za poprzedni rok

– w przypadku uruchomienia mechanizmu Funduszu Rezerwowego.

**Art. 42.** 1. BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne ze środków Funduszu Rezerwowego z tytułu jego obsługi.

2. Wynagrodzenie prowizyjne przysługuje w wysokości iloczynu współczynnika prowizji w maksymalnej wysokości do 1,06 oraz kosztów faktycznie poniesionych przez BGK w wyniku podjętych koniecznych czynności do obsługi Funduszu Rezerwowego.

3. Wynagrodzenia prowizyjne przysługuje do wysokości maksymalnego wynagrodzenia prowizyjnego określonego w planie finansowym Funduszu Rezerwowego.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wysokość współczynnika prowizji, o którym mowa w ust. 2, oraz sposób i terminy pobierania przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Rezerwowego – mając na względzie potrzebę zapewnienia sprawnej i terminowej obsługi Funduszu Rezerwowego oraz właściwą organizację i sposób gospodarowania środkami tego funduszu.

**Art. 43.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zawiera z BGK umowę w sprawie obsługi Funduszu Rezerwowego, określającą w szczególności:

- 1) szczegółowe zasady dokonywania wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego;
- 2) zakres danych wymaganych do przygotowania planu finansowego Funduszu Rezerwowego oraz tryb ich przekazywania do BGK.

## Rozdział 5

### Rada Żeglugi Śródlądowej

**Art. 44.** 1. Przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej działa Rada Żeglugi Śródlądowej jako organ opiniodawczo-doradczy.

2. Do zadań Rady Żeglugi Śródlądowej należy:

- 1) wydawanie opinii:
  - a) do wniosków o udzielenie kredytu preferencyjnego,
  - b) do wniosków o częściowe umorzenie kredytu preferencyjnego,
  - c) do wniosków o udzielenie zgody na zbycie statku,
  - d) w sprawach wskazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) opracowanie planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania.

3. Obsługę Rady Żeglugi Śródlądowej zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

4. Członkom Rady Żeglugi Śródlądowej nie przysługuje wynagrodzenie z tytułu uczestniczenia w Radzie Żeglugi Śródlądowej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze zarządzenia, regulamin Rady Żeglugi Śródlądowej określający jej organizację, tryb pracy oraz częstotliwość odbywania posiedzeń.

**Art. 45.** 1. Rada Żeglugi Śródlądowej wydaje opinie, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1, i opracowuje plan, o którym mowa w art. 44 ust. 2 pkt 2, na posiedzeniach lub w drodze korespondencyjnego uzgodnienia stanowisk.

2. Rada Żeglugi Śródlądowej wydaje opinie, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1, w terminie 15 dni od dnia wpływu wniosku, o którym mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. a–c, albo wskazania sprawy przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Jeżeli Rada Żeglugi Śródlądowej nie wyda w terminie, o którym mowa w ust. 2, opinii do wniosku, o którym mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. a–c, opinię wydaje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wydaje opinię w terminie 10 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 2, i niezwłocznie przekazuje ją BGK oraz Radzie Żeglugi Śródlądowej.

4. Negatywna opinia do wniosków, o których mowa w art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zawiera uzasadnienie.

**Art. 46.** 1. Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje roczny plan promocji żeglugi śródlądowej, który określa działania mające na celu wspieranie i rozwój sektora żeglugi śródlądowej, w tym działania promocyjne, informacyjne lub edukacyjne dotyczące transportu wodnego śródlądowego.

2. Plan promocji żeglugi śródlądowej zawiera wykaz działań:

- 1) polegających na opracowywaniu dokumentów, analiz i ekspertyz z zakresu sektora transportu wodnego śródlądowego;
- 2) informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych polegających na:
  - a) organizowaniu konferencji, spotkań i warsztatów o tematyce żeglugi śródlądowej,
  - b) przygotowaniu i przeprowadzeniu kampanii medialnych na cele, o których mowa w ust. 1,
  - c) przygotowaniu i produkcji materiałów dydaktycznych o tematyce żeglugi śródlądowej.

3. Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje i przekazuje plan promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej do dnia 31 marca roku poprzedzającego rok, w którym ten plan ma być realizowany.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zatwierdza plan promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania i przekazuje go do BGK w celu ujęcia w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej do dnia 30 kwietnia roku poprzedzającego rok, w którym ten plan ma być realizowany.

5. Jeżeli minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej nie zatwierdzi w terminie określonym w ust. 4 planu promocji żeglugi śródlądowej wraz z kosztorysem jego wykonania, plan ten nie podlega realizacji.

6. Działania określone w planie promocji żeglugi śródlądowej realizuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

7. BGK, na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, dokonuje wypłat ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej z tytułu realizacji działań, o których mowa w ust. 2.

**Art. 47.** 1. W skład Rady Żeglugi Śródlądowej wchodzi jej Sekretarz i nie więcej niż 14 osób spośród osób wskazanych przez:<sup>3)</sup>

- 1) ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego;
- 4) ministra właściwego do spraw finansów publicznych;
- 5) ministra właściwego do spraw środowiska;
- 6) ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej;

<sup>3)</sup> Wprowadzenie do wyliczenia ze zmianą wprowadzoną przez art. 96 pkt 1 ustawy z dnia 23 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 284), która weszła w życie z dniem 29 lutego 2020 r.

- 6a)<sup>4)</sup> ministra właściwego do spraw klimatu;
- 7) armatorów i ich związki;
- 8) organizacje, których statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych;
- 9) ośrodki naukowe zajmujące się żeglugą śródlądową;
- 10) samorządy województw.

2. Sekretarzem Rady Żeglugi Śródlądowej jest osoba zatrudniona w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej powołuje i odwołuje Sekretarza i członków Rady Żeglugi Śródlądowej, w tym Przewodniczącego.

4. Członkostwo w Radzie Żeglugi Śródlądowej wygasa z powodu:

- 1) odwołania;
- 2) rezygnacji złożonej na piśmie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 3) śmierci.

**Art. 48.** 1. Do wydatków związanych z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej zalicza się wydatki poniesione na:

- 1) przejazd członków Rady Żeglugi Śródlądowej w celu udziału w jej posiedzeniach;
- 2) organizację posiedzeń Rady Żeglugi Śródlądowej poza jej siedzibą, w tym:
  - a) najem pomieszczeń, w których odbywają się posiedzenia,
  - b) zapewnienie wyposażenia niezbędnego do organizacji posiedzeń,
  - c) zapewnienie wyżywienia i noclegów członkom Rady Żeglugi Śródlądowej.

2. Członkom Rady Żeglugi Śródlądowej przysługuje zwrot kosztów przejazdów w celu udziału w jej posiedzeniach w wysokości ustalonej odpowiednio zgodnie z przepisami o należnościach przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

**Art. 49.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb rozliczania wydatków, o których mowa w art. 48 ust. 1 pkt 1, biorąc pod uwagę racjonalność ponoszonych kosztów przejazdu.

## Rozdział 6

### Administracyjne kary pieniężne

**Art. 50.** 1. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 18 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 50 000 zł.

2. Armator, który narusza obowiązek:

- 1) o którym mowa w art. 18 ust. 2, lub
- 2) o którym mowa w art. 18 ust. 3, lub
- 3) o którym mowa w art. 18 ust. 4 pkt 1

– podlega karze pieniężnej do 1000 zł.

**Art. 51.** Kary pieniężne nakłada w drodze decyzji dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

**Art. 52.** Wymierzając kary pieniężne, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bierze pod uwagę wartość refinansowania zakupu składnika wyposażenia statku, którego dotyczy naruszony obowiązek. Przepisy art. 189d pkt 2–6 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 695, 1298 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 54 i 187) stosuje się.

---

<sup>4)</sup> Dodany przez art. 96 pkt 2 ustawy, o której mowa w odnośniku 3.

## Rozdział 7

**Zmiany w przepisach, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe**

**Art. 53.** (pominięty)<sup>5)</sup>

**Art. 54.** (pominięty)<sup>5)</sup>

**Art. 55.** (pominięty)<sup>5)</sup>

**Art. 56.** 1. Składki, o których mowa w art. 13 ustawy uchylanej w art. 67, wpłacone za rok 2019, BGK zwraca armatorowi, który dokonał ich wpłaty, na wniosek, w którym wskazuje się rachunek bankowy albo rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której armator jest członkiem, do zwrotu środków złożony w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Zwrot składek jest dokonywany w terminie 7 dni od dnia wpływu wniosku, o którym mowa w ust. 1, do BGK.

3. Roszczenie o zwrot wpłaconej za rok 2019 składki, o której mowa w art. 13 ustawy uchylanej w art. 67, wygasa w przypadku niezłożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 57.** 1. Wnioski o udzielenie kredytów preferencyjnych, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy uchylanej w art. 67, które nie zostały rozpatrzone przed dniem wejścia w życie ustawy, BGK zwraca wnioskodawcom.

2. Kredyty preferencyjne, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy uchylanej w art. 67, udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i niespłacone do tego dnia umarza się na zasadach określonych w niniejszej ustawie.

**Art. 58.** 1. Rada do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 19 ust. 1 ustawy uchylanej w art. 67, staje się Radą Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 44 ust. 1.

2. Członkowie Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej powołani na podstawie art. 19 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 67 stają się członkami Rady Żeglugi Śródlądowej, o której mowa w art. 44 ust. 1, z tym że członek Rady do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej powołany jako przedstawiciel ogólnokrajowych przedstawicielstw związków zawodowych pracowników żeglugi śródlądowej staje się członkiem Rady Żeglugi Śródlądowej jako przedstawiciel organizacji, których statutowym zadaniem jest działanie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych.

**Art. 59.** 1. W terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy BGK przedstawia opracowany na podstawie danych przekazanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej projekt planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rok 2020 do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje w terminie 14 dni od dnia przedstawienia projektu planu finansowego na 2020 rok.

**Art. 60.** 1. W terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej plan promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020.

2. W terminie 14 dni od dnia otrzymania planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020 minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zatwierdza go i przekazuje do BGK. Przepis art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

3. W terminie 14 dni od dnia otrzymania planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2020 BGK opracowuje projekt zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na rok 2020 i przedstawia go do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

4. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 3, dokonuje się w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu planu finansowego na rok 2020.

**Art. 61.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do BGK w celu:

- 1) rozwiązania umowy zawartej na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy uchylanej w art. 67;
- 2) zawarcia umów, o których mowa w art. 31 i art. 43.

---

<sup>5)</sup> Zamieszczony w obwieszczeniu.



**Art. 62.** 1. Środki z dotacji, o której mowa w art. 6 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 67, przyznanej na rok 2019 stają się środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

2. Środki z dotacji, o której mowa w art. 6 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 67, niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2019 r., BGK zwraca na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dnia 31 stycznia 2020 r.

**Art. 63.** 1. W terminie 7 dni od dnia wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z wnioskiem o ustalenie wysokości dotacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1, udzielanej na rok 2020.

2. W terminie 14 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uzgadniają wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1.

**Art. 64.** 1. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy Fundusz Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 67, staje się Funduszem Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

2. Aktywa i pasywa Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 67, stają się aktywami i pasywami Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

3. Plan finansowy na 2019 r. Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 67, staje się planem finansowym na 2019 r. Funduszu Żeglugi Śródlądowej, o którym mowa w art. 22.

**Art. 65.** Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy Fundusz Rezerwowy, o którym mowa w art. 5 ustawy uchylanej w art. 67, staje się Funduszem Rezerwowym, o którym mowa w art. 32.

**Art. 66.** 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 16,1 mln zł, przy czym:

- 1) w 2019 r. – 0 zł;
- 2) w 2020 r. – 0 zł;
- 3) w 2021 r. – 0 zł;
- 4) w 2022 r. – 2,3 mln zł;
- 5) w 2023 r. – 2,3 mln zł;
- 6) w 2024 r. – 2,3 mln zł;
- 7) w 2025 r. – 2,3 mln zł;
- 8) w 2026 r. – 2,3 mln zł;
- 9) w 2027 r. – 2,3 mln zł;
- 10) w 2028 r. – 2,3 mln zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostanie zastosowany mechanizm korygujący, polegający na:

- 1) zmniejszeniu liczby lub wstrzymaniu udzielania kredytów preferencyjnych w zależności od środków przeznaczonych na ten cel;
- 2) wstrzymaniu realizacji planu promocji.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

**Art. 67.** Traci moc ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2095).

**Art. 68.** Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia<sup>6)</sup>, z wyjątkiem art. 61, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

---

<sup>6)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 8 października 2019 r.